

INFRASTRUKTURA/ **PJESË TË RRJETIT**

PEDALUESIT dhe KËMBËSORËT

Vështrim

Pedaluesit dhe këmbësorët përzihen lehtësisht. Shpejtësitë e tyre nuk janë aq të ndryshme dhe pedaluesit mund të përshtasin sjelljen e tyre. Pedaluesit duhet të lejohen në zonat e lira pa makina. Kjo e fundit, mund të jetë plotësisht e përzier, por preferohet një ndarje fizike e butë kur ka shumë këmbësorë. Në dobi të pedaluesve janë shkurtesat e rrugëve dhe përqasjet e rehatshme për në destinacionet e zonës. Në rrugët e ngushta, mund të jenë një zgjidhje e sigurt dhe e rehatshme shtigjet pranë apo me përdorim të përbashkët për pedalues dhe këmbësorë.

Sfondi dhe Objektivat

Funksion

Bashkëpërdorimi i hapësirës mes pedaluesve dhe këmbësorëve në zonat pa makina shman alternativat (drejtimin e rrjetit) dhe rrit aksesueshmërinë për pedaluesit (kohezioni i rrjetit). Aty ku hapësira është e kufizuar përgjatë seksioneve rrugore, bashkëpërdorimi i hapësirës me këmbësorët mund të përmirësojë sigurinë dhe rehatinë për të dy pjesëmarrësit.

Qëllimi

Jashtë zonës së ndërtuar, ka pak këmbësorë dhe shpeshherë nuk ka trotuare. Kur ekziston një pistë e ndarë pedalimi, këmbësorët do të donin ta përdornin atë. Për shkak të numrit të vogël të këmbësorëve, kjo gjë nuk shkakton probleme reale.

Brenda **zonave të ndërtuara**, densitetet e këmbësorëve janë shumë më të larta. Këmbësorët zakonisht ecin në një rrjet trotuarez dhe udhëkryqesh, të ndara nga trafiku, duke përfshirë edhe biçikletat. Megjithatë janë dy situata ku duhet të merret parasysh ndarja e hapësirës së tyre me pedaluesit.

- Qasja e pedaluesve në **zonën pa makina** (gjithashtu e quajtur zonë këmbësorësh apo zonë e kufizuar për automjete) i ndihmon ata të shmangin rrugët e tërthorta dhe u ofron qasje të lehtë në qendrën urbane dhe destinacionet në këtë zonë.
- Kur **hapësira është e kufizuar**, masa plotësisht të veçanta për pedaluesit si dhe këmbësorët mund të mos jenë të mundura në qoftë se respektohen dimensionet e projektimit me cilësi. Bashkëpërdorimi i hapësirës mes pedaluesve dhe këmbësorëve mund të jetë alternativa më e mirë e mundshme. Rreziku i sigurisë në përzierjen e pedaluesve dhe këmbësorëve është shumë më e ulët sesa përzierja e tyre me automjete të motorizuara.

Megjithatë, nëse densitetet e këmbësorëve janë shumë të larta, bashkëpërdorimi bëhet i paefektshme edhe për pedaluesit. Përgjithësisht është e rekomandueshme që bashkëpërdorimi të merret në konsideratë për vlera **jo më shumë se 200 këmbësorë në orë për metër gjerësi të profilit në dispozicion**. Më poshtë kësaj, janë të mundshme disa zgjidhje të projektimit (shih më poshtë).



Zona pa makina në Gent, me qasje për pedaluesit (burimi i imazhit: T. Asperges)

Zbatimi

Përkufizim

Masat e marra për bashkëpërdorimin hapësinore të pedaluesve me këmbësorët përfshijnë dy raste.

- **Qasje e pedaluesve në zonën pa makina.** Kjo zakonisht kërkon vetëm sinjalistikë shtesë për shmangien e pedaluesve nga kufizimet për automjete dhe përfshirjen e tyre në bashkëpërdorim me këmbësorë. Në dendësi të larta është e përdorshme një lloj ndarjeje vizuale ose në nivel.
- **Shtigjet pranë ose me përdorim të përbashkët për pedaluesit dhe këmbësorët.** Në shumë vende (edhe pse jo të gjitha) këto zgjidhje kanë një status ligjor dhe shenjat përkatëse (shih më poshtë). Shtigjet e afërta njihen si shtigjet për pedalues dhe këmbësorë janë të ndarë, por të pozicionuar fare pranë. Ndërsa për shtigjet me përdorim të përbashkët, pedaluesit dhe këmbësorët përzihen në të njëjtën rrugë.

Pedalimi në zonat pa makina

Shumica e qyteteve tanimë kanë një ose disa **zona pa makina**, të vogla apo të gjera. Këto janë kryesisht në rrugët tregtare të qendrës, në **qendrën historike** apo në **qendrat dytësore**. Trafiku i motorrizuar është i ndaluar për të reduktuar rreziqet, zhurmën dhe ndotjet, si dhe për të përmirësuar hapësirën publike. Objektivi kryesor është krijimi i një atmosfere të këndshme për të bërë pazar dhe për të nxjerrë në pah vlerat historike, estetike dhe kulturore. Kështu zonat pa makina bëhen gjithashtu edhe zona simbolike si pikë referimi urbane për banorët, si dhe turistët.

Kryesisht, këto janë përcaktuar si zona vetëm për këmbësorë. Zakonisht, ka dritare kohore kur disa automjeteve u lejohej qasje lokale edhe për furnizime. Në përgjithësi, **është e rekomanduar tu jepet qasje pedaluesve në zonat pa makina gjatë gjithë kohës** për një numër arsyesh.

- **Pedaluesit nuk janë objekt i ndalimit të trafikut.** Objektivi i një zone pa makina është eliminimi i efekteve negative të trafikut të motorrizuar. Nuk ka kuptim ndalimi i pedaluesve, të cilët shkaktojnë pak ose aspak telashe.
- Për **pedaluesit nëpër trafik**, zonat pa makina shpesh janë **shkurtesa të drejtpërdrejta, të sigurt dhe tërheqëse**. Nëse pedaluesit nuk janë të lejuar të kalojnë nëpërmjet një zone pa makina, kjo bëhet pengesë, pasi pedaluesi është i detyruar të ndjekë rrugët përreth, shpesh të ngarkuara dhe të rrezikshme. Përndryshe, pedaluesit mund ecin përmes zonave pa makina. Në çdo rast, distanca e udhëtimit dhe rritja kohore bëjnë që rrjeti të jetë më pak i drejtpërdrejtë dhe më pak tërheqës. Në praktikë, shumë pedalues do të kalonin përmes zonave pa makina edhe nëse nuk janë të lejuar, nëse kjo ndjehet si rruga më e sigurtë dhe më e rehatshme.
- Për **trafikun e pedalimit**, zonat pa makina ofrojnë **qasje të sigurt, të drejtpërdrejtë dhe të rehatshme në pikat e destinacionit**. Shpesh në qendrat e qyteteve përqendrohen shumë objekte komerciale, kulturore dhe sociale, në distanca lehtësisht të arritshme nga pedaluesit. Ata duhet të jenë sa më afër tyre që të jetë e mundur: përfitojnë

kohë, mund të parkojnë të sigurtë aty pranë dhe mund të transportojnë objekte. Imponimi i pedaluesve që të ulen nga biçikleta apo të parkojnë pranë zonës pa makina zvogëlon në masë të madhe drejtimin dhe rehatinë. Nëse ka një vendparkim makinash fare pranë zonës së pazarit, atëherë përdorimi i makinës mund të bëhet një alternativë më tërheqëse.

Përfitimet për pedaluesit janë të qarta, por duhen peshuar kundër një kërcënimi të mundshëm për këmbësorët. Kur përzihen me këmbësorë duke qënë se pedaluesi është më i shpejtë, mund të paraqitet si një burim rreziku, duke habitur dhe stresuar këmbësorët. Megjithatë, studimet¹ e fundit empirike kanë treguar se përgjithësisht **pedaluesit dhe këmbësorët përzihen mirë** dhe se frika e shqetësimet e këmbësorëve janë të pabaza dhe të ekzagjeruar.

- **Vështirë të pranohet se këmbësorët janë të shqetësuar** në lidhje me pedaluesit në një zonë pa makina kur janë mësuar me praninë e tyre. Shpesh ka një mospëlqim fillestar nga këmbësorët kur skema prezantohet paraprakisht, por kjo minimizohet pas rreth një viti përvoja.
- Studimet empirike tregojnë se **pedaluesit kanë prirje të përshtasin sjelljen e tyre**. Vëzhgimet tregojnë se këmbësorët pengohen më pak nga pedaluesit sesa e kundërta: janë pedaluesit ata të cilët duhet të jenë fleksibël. Kur densitetet e këmbësorëve janë të larta, pedaluesit ulin shpejtësinë e tyre dhe ndërmarrin veprime të tjera shmangëse. Sondazhet tregojnë se ata janë shumë të vetëdijshëm për lëvizjet e paparashikuara, sidomos nga fëmijët e vegjël, pa mbikqyrje. Frika në shkallë të gjerë nga pedalimet e papërgjegjshme, nga vetë pedaluesit është e pakonsiderueshme.
- Kjo shpjegon arsyen, që shumë studime kanë treguar, pse **aksidentet** mes pedaluesve dhe këmbësorëve në zonat pa makinë **janë jashtëzakonisht të rralla**, dhe pothuajse asnjëherë serioze.
- Në praktikë, **trafik i biçikletave është i vetë-rrregullueshëm**. Kur densiteti i këmbësorëve e bën shumë të vështirë lëvizjen me biçikleta, pedaluesit përdorin një rrugë alternative. Frika se këmbësorët mund të goditen nga masat e pedaluesve është përsëri e pabazë.

Ligjërish, pedaluesve mund tu jepet qasje thjesht duke shtuar **një shenjë që nuk i kufizon**, në të njëjtën mënyrë sikurse banorët apo automjetet e furnizimit nuk kufizohen. Në shumicën e vendeve, **pedaluesit duhet të japin përparësi këmbësorëve në zonat pa makina**. Statusi i zonës është mjaft i qartë për të gjithë përdoruesit. Megjithatë, sinjalistika shpesh mund të konsiderohet si mënyrë për të nxitur pedaluesit të sillen si mysafirë në këtë rast. Në disa vende, të tilla si Franca, qasja e biçikletave në zonat pa makina është mundësi e parazgjedhur ligjore, përveç nëse ka kundërgjegjësi të justifikuar mirë. Pedaluesit duhet të lëvizin me shpejtësinë e këmbësorëve.

Përveç sinjalistikës, është e rekomandueshme sigurimi i **zgjdhjeve të duhura të projektimit në proporcion me densitetin e këmbësorëve**. Densiteti i këmbësorëve është i lehtë të përcaktohet: është kombinimi i intensitetit të këmbësorëve dhe gjerësisë së profilit, shprehur si numri i këmbësorëve për metër në dispozicion. Kjo dëshmon të jetë treguesi më i mirë i shkallës, në të cilën pedaluesit mund të ndajnë hapësirën me këmbësorët.

- Në dendësi të ulëta për këmbësorët, **përdorimi i përbashkët** është krejtësisht i mundur. Këmbësorët dhe pedaluesit përzihen lirish dhe të dy palët kanë lirinë e plotë të lëvizjes në të gjitha drejtimet.
- Në dendësi të larta për këmbësorë është e rekomandueshme një formë **ndarjeje**. Ky **nuk është një detyrim ligjor**: pedaluesit janë ligjërish të lejuar në të gjithë gjerësinë e zonës. Objektivi është më shumë psikologjik. Një rrugë e njohur për biçikleta në mes nxit të dyja palët e përdoruesve, këmbësorët dhe pedaluesit mbeten në hapësirën e përcaktuar për ta. Në këtë mënyrë, ata pengojnë më pak njëri-tjetrin dhe rreziku i përplasjes minimizohet. Pedaluesit kanalizohen larg nga pikat e daljeve të këmbësorëve nga të cilat mund të dalin. Në të njëjtën kohë, kjo ndihmon orientimin dhe bën flukset e lëvizjes më efektive në tërësi. Disavantazhi është se izoloni hapësirën dhe kufizon lëvizjet për të dy llojet e përdoruesve.

Udhëzimet hollandeze, bazuar në hulumtimet empirike, sugjerojnë prapësi e mëposhtëm të treguesve.

Këmbësorë për orë për metër të gjerësisë së vlefshme të profilit	Zgjidhje të rekomanduara projektimi
< 100	Përzierje e plotë
100 – 160	Vetëm ndarje vizive
160 - 200	Ndarje vizive dhe fizike
> 200	Përzierja e pamundur

Rekomandimet e mëposhtme të projektimit duhet të mbahen parasysh.

- Kur **ndarja vizuale** është dhënë, sigurohuni që rruga e trafikut të biçikletave është e **vazhdueshme dhe e lehtë për t'u njohur**. Zakonisht një shenjim i thjeshtë do të mjaftonte, ndoshta duke përfshirë simbolet e biçikletës dhe shigjeta² të korsisë së këshillueshme të pedalimit. Rruga mund të theksohet nga objekte të rrugës.
- Kur është dhënë **ndarja në nivel**, rruga e trafikut të biçikletave duhet të jetë si një **ndarje 'e butë' e integruar në hartimin fizik të rrugës**. Kufijtë e të dyja zonave duhen pjerrësuar lehtësisht, duke përdorur materiale dhe ngjyra të ndryshme. Simbolet e biçikletës mund të jenë të shtuara. Nëse ndarja është shumë e 'vështirë' (shumë e lartë, një vertikale, ndarje plantacioni) ikja dhe hyrja do të jetë e parehatshme për pedaluesit dhe këmbësorët mund të ecin mbi të.

Për të bërë zgjidhjen, gjithashtu duhet të mbani mend pikat e mëposhtme.

- Kur përcaktoni densitetin e këmbësorëve, merrni parasysh **hapësirën aktuale në dispozicion**: kafenetë në trotuar, vendqendrimet e biçikletave ose objekte të tjera urbane në rrugë. Të gjitha këto zvogëlojnë gjerësinë në dispozicion.
- Merrni në konsideratë **luhatjet e dendësisë së këmbësorëve**. Në ditë të ngarkuara pazari, si të shtunave dhe mbrëmje e vonë, pedalimi mund të jetë i pamundur. Kjo nuk është arsye për ndalimin e pedaluesve gjatë pjesës tjetër të javës. Nëse është e nevojshme, pedalimi mund të ndalohe brenda orareve të kufizuara kohore.
- **Konsiderojeni ndalimin e pedalimit vetëm në rast të veçantë**. Një ndalim i pedalimit në përgjithësi është i vështirë për t'u zbatuar, sidomos kur shkon kundër sjelljeve spontane. Duhet vetëm të merret në konsideratë ku dhe kur pedalimi është qartësisht i rrezikshëm dhe kur është në dispozicion një rrugë alternative me cilësi të lartë. Disa rregullatorë mund të ndalojnë pedalimin si një masë paraprake sigurie, madje edhe kur është ende i mundur dhe nuk ka asnjë alternativë të arsyeshme. Pedaluesit do të konsiderojnë një ndalim i tillë të palogjikshëm dhe nuk do ta respektojnë atë. Në këtë mënyrë, këmbësorët do të jenë edhe më të befashuar dhe të zemëruar.
- **Lëvizshmëria e personave me aftësi të kufizuara ka nevoja kontradiktore**. Për përdoruesit e karrigeve me rrota, një ndryshim në nivel është një pengesë, por për personat e verbër është një ndihmesë në orientimin ndaj pedaluesve.
- **Shmangni një hapësirë ligjërisht të ndarë**. Duke shënuar një korsi pedalimi formale ose krijimin e një piste të ndarë mund të duket tërheqëse për përdoruesit e biçikletave: ata mund të pretendojnë hapësirën e tyre të rezervuar dhe mund të lëvizin më shpejtë. Megjithatë, për të njëjtat arsye, rreziku i goditjeve me këmbësorët rritet. Gjithashtu, kjo do të provokonte mostolerancën e ndërsjelltë mes përdoruesve, të dyja palët duke pretenduar të drejtën për territoret e tyre. Së fundi, cilësia e zonës pa makina mund vihet në provë.
- Gjithashtu **sigurimi i mjedisit të parkimit të biçikletave** në zonat pa makinë, të merret në konsideratë.



*Pedalimi në zonën pa makinas, pa dhe me ndarje vizuale (burimi i imazhit: P.Kroeze)
Rrugë biçiklete pranë ose e përzier me atë të këmbësorëve*

Në shumë rrugë të qytetit, **hapësira është e kufizuar** dhe zgjidhjet optimale për të gjithë **hapësirën pretenduese** jo gjithmonë janë të mundshme. Qasja e parë duhet të jetë përpjekja për të liruar hapësirë duke ulur pretendimet e trafikut të motorrizuar: rikrijimi i trafikut të makinave duke eliminuar një korsi trafiku, apo eliminuar një korsi parkimi; qetësues trafiku për të bërë të mundur përzjerjen. Një qasje tjetër për pedaluesit është sigurimi i një rruge biçikletash alternative, tërheqëse, por në qoftë se kjo imponon alternativa të rëndësishme, pedaluesve do t'u duhet të përdorin rrugën e ngushtë.

Nëse nuk ka alternativa të mundshme, menaxhuesit rrugor duhet të përpiqen të akomodojnë të gjithë hapësirën pretenduese në një mënyrë apo një tjetër. Ata mund të bëjnë kompromis për cilësinë dhe të sigurojnë **ofrimin e masave të ndryshme për pedaluesit dhe këmbësorët**: pistat e pedalimit, korsitë e pedalimit dhe trotualet për këmbësorë që shpesh janë tepër të ngushtë për të ofruar siguri dhe rehati. Kur pedaluesit ndihen të rrezikuar ose të mbërthyer në trafik, disa prej tyre ecin me këmbë në trotuar: në përgjithësi kjo është e paligjshme, por dhe e pakëndshme për shkak të lartësisë së kufirit të trotuarit. Një alternativë për pedaluesit është korsia e këshilluar, por kjo zgjidhje mund të jetë më tërheqëse, sidomos për përdoruesit e papërvojë.

Duke u përbashkuar me këto kufizime mundet të konsiderohen **shërbimet e këmbësorëve dhe pedaluesve që janë fare pranë** ose me përdorim të përbashkët.

- Shtigjet e përdorimit të përbashkët mes këmbësorëve dhe pedaluesve, në tërësi kërkojnë **më pak hapësirë**. Gjerësia mund të reduktohet në mënyrë të sigurtë, sepse dallimi i shpejtësisë është më pak i rëndësishëm. Të dy palët, pedaluesit dhe këmbësorët janë të ndarë në mënyrë të sigurtë nga trafiku i motorrizuar. Në rast nevojë, ata mund të shkelin për një çast mbi hapësirën tjetër dhe të paraqesin rrezikshmëri të vogël. Ato do të kenë një perceptim më të mirë të hapësirës dhe të sigurisë se sa në korsitë e ndara dhe trotualet me të njëjtën gjerësi.
- Një përparësi tjetër është se pedaluesit dhe këmbësorët mund **të ndahen nga karrexhata me një korsi parkimi**. Në këtë mënyrë, ekziston gjithashtu rreziku për përplasje me hapjen e deryve. Si me të gjitha pistat e pedalimit, korsia e parkimit duhet të jetë e cinguar dhe rruga e vendosur në karrexhatë, të ndërpritet para kryqëzimit.³
- Një disavantazh është se **këmbësorët mund të jenë të pakënaqur**. Ata mund të mendojnë se hapësira e tyre është marrë, që pedaluesit duhet të jenë në karrexhatë dhe se hapësirë duhet të merret nga makinat.

Nëse ka hapësirë në dispozicion, **janë të preferuar shtigjet fizikisht të ndara dhe fare pranë njëri-tjetrit**. Kjo është më e rehatshme dhe më e sigurt për të gjithë, sidomos në prani të personave me aftësi të kufizuar.⁴ Këtu janë disa rekomandime.

- Aplikoni **sinjalistikën** e kërkuar ligjërisht. Rregullorja mund të vendosë llojin e ndarjes fizike të tilla si, një vijë e bardhë e shënuar ose një ndryshim në nivel.
- Krijoni një **ndarje fizike** midis rrugës së pedalimit dhe asaj për këmbësorë. Ka disa mundësi të ndryshme: një prag i ngushtë, një ndryshim të vogël në nivel (një ose dy centimetra), një thellim i buzë-trotuarit, shenjimi i vijës ose ndonjë kombinim i

alternativave të mësipërme. Dallimi madje mund të jetë një ndryshim të thjeshtë në materiale.

- Konsideroni **shtrirje të ulët dhe të shkurtër të mureve dhe kangjellave**. Kjo mund të jetë e dobishme në vende me potencial të lartë të konfliktit, për shembull në hyrjet e shkollave apo vende të tjera, ku numri i njerëzve që hyjnë ose largohen në të njëjtën kohë është i madh. Muret dhe kangjellat duhet të kufizohen në shtrirje të shkurtër, përndryshe njerëzit do të jenë të bllokuar në njërën anë dhe të detyruar të bëjnë rrugë të tërthorta. Ato duhet gjithashtu të mbahen sa më ulët të jetë e mundur (më poshtë 1.2m) për të zvogëluar rrezikun e përplasjeve me timonët e biçikletave. Masat mbrojtëse nuk janë të rekomanduara, sepse kërkojnë më shumë hapësirë dhe mirëmbajtje.
- Qëllimi për një **gjerësi të rekomanduar, të kombinuar prej 4 m** ose më tepër, me një minimum prej 3 m. Gjerësia shtesë (0.25 m) duhet të sigurohet në rast të skajit vertikal (distanca nga muret, makina të parkuara).

Nëse hapësira për shtigjet e ndara mungon, duhet të konsideroni shërbime me **përdorim të përbashkët**.

- Aplikoni **sinjalistikën** dhe rregulloret e nevojshme për zonat me përdorim të përbashkët.
- Qëllimi për një **gjerësi të rekomanduar prej 3 m**, me një minimum prej 2 m.

Të dyja zgjidhjet janë të përshtatshme edhe për **rrugët nëpër parqe**. Në mungesë të rrugëve për pedales mes përmes, parqet bëhen barriera për rrjetin e biçikletave. Lidhjet e këtij të fundit përmes parqeve janë shumë tërheqëse si shkurtesa, rrugë të sigurta larg nga trafiku dhe përgjithësisht përvoja të këndshme. Këto mund të jenë projektuar në parqe të ridizenjuar, apo të krijuar në shtigjet ekzistues të parkut.

- Zgjidhja më tërheqëse dhe më pak kufizuese është **përdorimi i përbashkët i shtigjeve ekzistuese**. Përderisa flukset e këmbësorëve janë përgjithësisht të ulëta, mund të realizohet thjesht duke përdorur sinjalistikën vertikale dhe disa shenja të tjera horizontale (tokësore). Nëse hapësira e lejon, mund të krijohet një ndarje fizike por kjo mund të mos përshtatet me dizajnin e parkut.
- Në lidhjet kryesore të përdorura më shumë për pedalim, janë të rekomanduara **pistat e veçanta të pedalimit** të rezervuara posaçërisht për pedales,. Rrugët paralele për këmbësorë duhet të ekzistojnë apo të krijohen; përndryshe këmbësorët do të ndjehen të kufizuar apo të ecin me çdo kusht në pistë pedalimi. Në parqet ekzistuese, këmbësorët nuk do ta pranojnë lehtë që një hapësirë e rezervuar deri më tani për ta, tu merret për biçikletat.



Sinjalistika për rrugë të përbashkëta pedales-këmbësorë ose pranë njëra tjetrës (lart MB, poshtë BE)



Rrugë të përziera pedales-këmbësorë përmes Kopshtit Kensington (burimi i imazhit: St Albans Cycle Campaign)



Korsi pedalimi pranë asaj të këmbësorëve (burimi i imazhit: T.Asperges and F. Boschetti)

Konsiderata

Pikat e forta

- Qasja në zonat pa makina përmirëson shumë cilësinë e rrjetit të pedalimit: përmirësimi i shkurtesave të drejtpërdrejta (drejtimi), larg nga trafiku i motorrizuar (siguria), krijon lidhje më të lehtë në destinacione (kohezioni), mjedis të këndshëm (tërheqja).
- Përzierja e pedaluesve dhe këmbësorëve në shërbime me përdorim të përbashkët apo të ndarë (por pranë) është më e sigurtë dhe më tërheqëse për pedaluesit në rrugë shumë të ngushta, për korsi të plota apo pista.
- Zbatimi i qasjes së pedaluesve në zonat pa makina është më së shumti, çështje e sinjalistikës vertikale dhe horizontale.

Pikat e dobëta

- Këmbësorët fillimisht mund ta pranojnë përdorimin e përbashkët të hapësirës me pedaluesit. Ndërgjegjësimi dhe një periudhë testimi mund të jetë e nevojshme për t'i bindur ata.
- Përzierja e pedaluesve dhe këmbësorëve mund të shikohet me këndvështrim negativ nga të verbërit (rasti i përzierjes së plotë) dhe personat me aftësi të kufizuara (rrugët fizikisht të ndara).
- Zbatimi i qasjes së biçikletave në zonat pa makina, por me fluks të ngarkuar ka nevojë për ndarje fizike të integruar në projektimin e rrugës.

Mundësitë alternative

- Pedalimi përmes zonave pa makina mund të shmanget vetëm kur ekziston një rrugë alternative me cilësi të lartë.
- Përzierja e pedaluesve dhe këmbësorëve përgjatë rrugëve të ngushta mund të shmanget duke reduktuar hapësirën e lënë për trafikun e motorrizuar.